50 GR

NR. 17

LOT I OBRONA PRZECIWLOTNICZO-GAZOWA POLSKI

DWUTYGODNIK

ROK WYDAWN. XIII

30 Wrzesień 1935 r.





Polonia II z kpt. Burzyńskim i por. Wysockim startuje do zwycieskiego lotu.

W trzecią rocznicę...

Trzyletnia rocznica śmierci ś. p. kpt. pil. Franciszka Żwirki i inż. Stanisława Wigury zbiegła się z wieścią o definitywnem przyznaniu Polsce przez F. A. I., na wieczną własność, puharu Challenge'owego.

Symbol zwycięstwa, symbol rycerskiej walki, jednoczący w sobie tyle ambicyj osobistych i narodowych, o zdobycie którego walczyli zażarcie najlepsi lotnicy Europy, przeszedł na własność Polski. Symbol ten jest nam tem więcej drogi, że był wyrazem naszej wartości, naszego rozwoju, młodzieńczego trwałego zapału i pracy nad budową Polski skrzydlatej — Polski Mocarstwowej. Puhar ten, jako symbol zwycięstwa, osiągniętego w tak ciężkich warunkach, wobec silnej konkurencji, na arenie międzynarodowej, stał się chlubą i dumą całego narodu.

Stał się jeszcze czemś więcej — relikwią związaną nierozerwalnie z nazwiskiem Żwirki i Wigury. Tak, jakby na nim zakrzepły krople ofiarnej krwi, tych nieodżałowanych pionierów polskiego lotnictwa sportowego.

Nic to, że dzięki braciom Czechom nie mogliśmy oddać należnej czci naszym bohaterom w miejscu ich śmierci — w Cierlicku Dolnym. Oddajemy im cześć w sercach naszych, w tkliwych wspomnieniach i czynach przez nich zapoczątkowanych, a dalej przez nas prowadzonych. Zwycięstwo Żwirki i Wigury pobudziło nie tylko dumę narodową, ale rzuciło siew pod zwycięstwa następne. Atlantyk zdobyty przez Skarżyńskiego, zwycięstwa: Bajana, Hynka i Burzyńskiego, to są następstwa płomiennego żaru, miłości i poświęcenia dla lotnictwa, wzbudzonych zwycięstwem i śmiercią bohaterskiej załogi R. W. D. 6.

Hojną dłonią, ofiarą własnego życia rzucili w młode dusze polskie zażewie zapału i miłości do lotnictwa. Tysiączne rzesze młodzieży, dzięki czynowi Żwirki i Wigury, oraz ich ofiary, złożonej z życia, skierowało swe kroki i serca ku lotnictwu, ku zdobywaniu przestworzy i budowaniu silnych skrzydeł dla Polski. Ci najmłodsi z warsztatów modelarskich i ci starsi z szybowisk i lotnisk, w sercach swych i czynach, zbudowali najtrwalszy i najcenniejszy pomnik czci oraz pamięci dla swych duchowych przewodników i opiekunów — Żwirki i Wigury. Idą według ich śladów, wzorują się na ich życiu, na ich czynach, na ich miłości i poświęceniu dla lotnictwa. Rozwój naszego lotnictwa to rezultat czynów i poświęceń ofiarnych jednostek, nieszczędzących wysiłku, mienia i krwi dla ukochanego lotnictwa.

Oni wytyczają nowe drogi i cele, oni pociągają swem bohaterstwem młodzież do lotnictwa i pobudzają ofiarność publiczną na rzecz rozwoju lotnictwa polskiego.

Może żaden czyn i żadna ofiara złożona z życia dla lotnictwa nie wywołała takiego żywego odruchu i oddźwięku uczuciowego wśród najszerszych warstw społeczeństwa, jak zwycięstwo odniesione przez Żwirkę i Wigurę w Berlinie w 1932 r., oraz ich tragiczna śmierć lotnicza w niedługi czas potem.

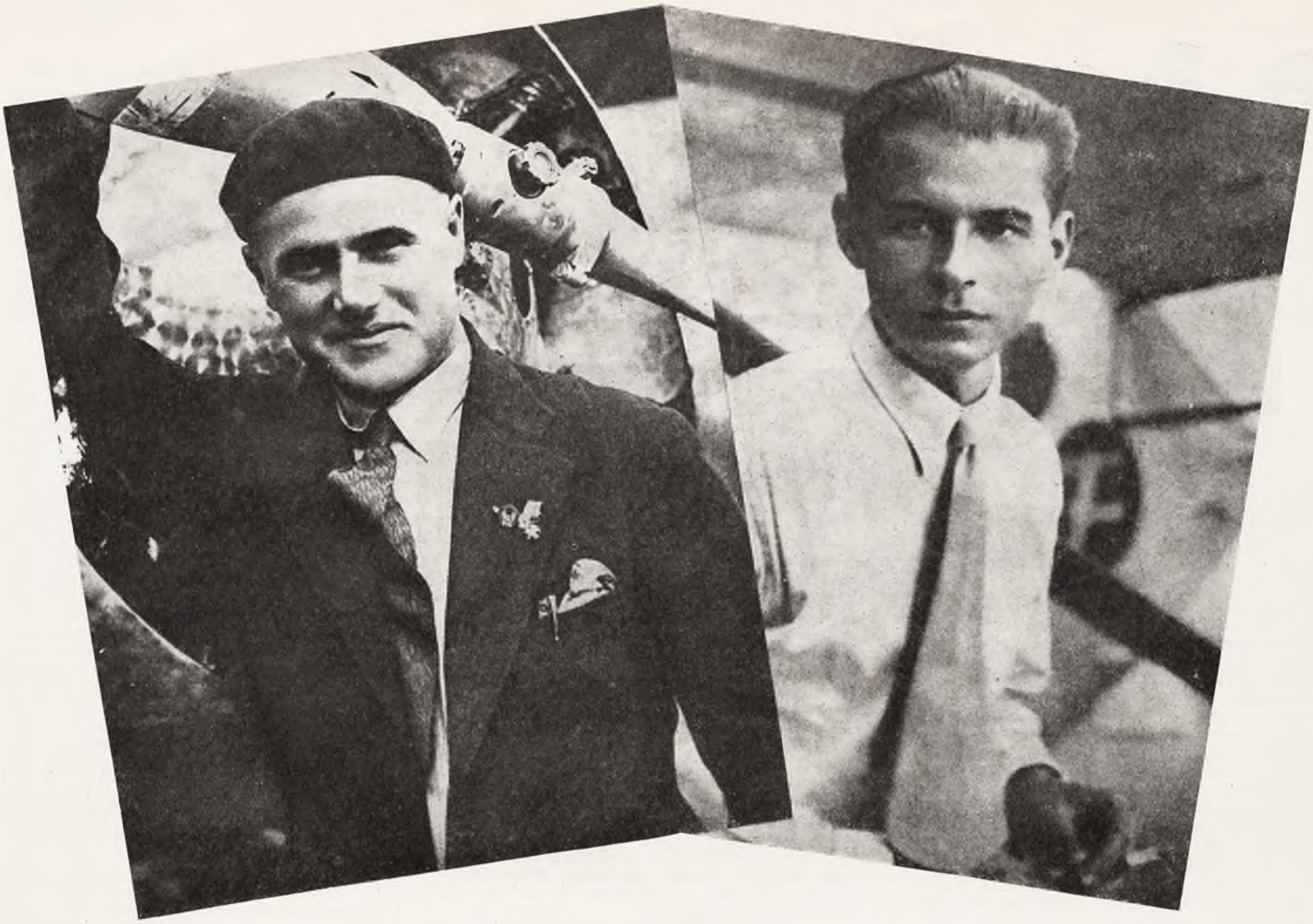
Wszak pamiętamy dobrze te masowe objawy entuzjazmu w chwili radosnej wieści o zwycięstwie, jak również objawy smutku i żalu, który ogarnął całe społeczeństwo, opłakujące tragicznie zmarłych zwycięzców.

Śmierć ich nie poszła na marne — wydała hojny plon. Krew ich ofiarnie przelana ożywiła i pobudziła tętna wielu serc dotychczas obojętnych dla lotnictwa. Stała się czynnikiem wychowawczym dla młodzieży, zwróciła ich oczy i serca ku górze, ku Polsce skrzydlatej. Wzbudziła zainteresowanie lotnictwem i problemami z niem związanemi, wreszcie pobudziła ofiarność publiczną na rzecz lotnictwa.

W duszach i sercach młodzieży, najżywiej reagującej na objawy poświęcenia i bohaterstwa, postacie

Pan Prezydent Rzeczypospolitej w towarzystwie Małżonki, przedstawicieli Rządu i Dyplomacji w loży honorowej na otwarciu Międzynarodowych Zawodów Balonów Wolnych o puhar im. Gordon-Bennett'a na lotnisku Mokotowskiem w Warszawie.





W trzecią rocznicę śmierci ś. p. Żwirki i Wigury biegniemy myślami ku tym tak niedawnym wspomnieniom chwały i żałoby polskich skrzydeł. 11 września 1932 r. kirem i żałobą okrył całą Polskę. Żałobna wieść o tragicznym wypadku, jaki dotknął zwycięską załogę R. W. D. 6., zelektryzowała całe społeczeństwo, jednocząc je w głębokiem współczuciu dla niepowetowanej straty, jaką poniosło lotnictwo polskie.
W rocznicę śmierci L. O. P. P. uczciła pamięć zmarłych odpowiedniemi uroczystościami żałobnemi, które odbyły się 22 września w Cieszynie Polskim, zamiast poprzednio projektowanych uroczystości w Cierlicku Dolnem, niedoszłych do skutku, z powodu zakazu władz czeskich.

Żwirki i Wigury wyryły się głęboko w pamięci, przechodząc w poczet osób i zjawisk nieśmiertelnych, owianych trwałą legendą, podawaną z pokolenia w pokolenie. Stają się oni drogowskazami o znaczeniu wychowawczem, moralnem i patrjotycznem. Nazwiska ich będą też zawsze łączyć się z pewnemi lotniczemi epizodami z dziejów Polski Niepodległej, choćby o mniejszem znaczeniu ogólnem, ale wykazującem te cechy charakteru, które stanowią o istotnej wartości człowieka i Polaka, gotowego do największych poświęceń dla swej Ojczyzny.

Żwirko i Wigura żyją nie tylko w pamięci obecnego pokolenia, ale żyć będą w pamięci następnych. Przejdą do czytanek szkolnych, do literatury i poezji, staną się czynnikiem wychowawczym — wzorem dla młodych pokoleń, a pokoleń lotniczych w szczególności.

Dziś wspominając ich przedwczesną i pełną tragizmu śmierć, w trzecią rocznicę, oddajemy należną cześć ich pamięci, z tem głębokiem przeświadczeniem, że ich ofiara nie poszła na marne, ale stała się ożywczą krynicą duchową i moralną dla młodych pokoleń lotniczych.

Puhar „Challenge", przyznany Polsce



L.O.P.P., pod której opiekuńczemi skrzydłami rodzi się tyle talentów lotniczych, dzięki której pomocy zdobyto dla Polski tyle sukcesów o ogromnem znaczeniu państwowem i wychowawczem, w dziedzinie aeronautyki, kontynuuje celowo i konsekwentnie idee zapoczątkowane i przypieczętowane krwią przez nieodżałowanej pamięci Żwirkę i Wigurę.

Stwarzając w łonie Zarządu Głównego L. O. P. P. fundację imienia Żwirki i Wigury, Liga stara się drogą zbierania środków dla szybownictwa i lotnictwa oraz popierania ich rozwoju, zrealizować spuściznę Żwirki i Wigury, oddając im w ten sposób najlepszą cześć i pamięć. *A. W.*



Gdyby, jakiś malkontentny niedobitek z obozu niedowiarków próbował dziś mówić o naszem lotnictwie z cieniem choćby lekceważenia — śmiałyby się z niego wszystkie konie. I te „zaklęte w stal silników", i te czworonożne, wciągające szybowce na wzgórza Bezmiechowej, Ustianowej, czy Kulikowa i te sowieckie, „Kołchozne", co widziały olbrzymie, wiatrem gnane, kule....

Udał się nam wrzesień. Przynajmniej, jak dotąd. Przedewszystkiem, mamy na własność puhar challenge'owy. Jak się to stało, opowiemy gdzieindziej.

Fakt - faktem, że na wniosek Aeroklubu Niemiec na posiedzeniu F. A. I. w Dubrowniku puhar został przyznany Polsce. Wniosek stąd — challenge'u już więcej nie będzie. Koniec. Nasi zwyciężyli. Stop.

Czy znaczy to, że przestaje istnieć wszelki międzynarodowy probierz dla samolotów turystycznych i ich załogi? — Broń Boże! Istnieje szereg konkurencji międzynarodowych, na których jeszcze nie raz i konstruktorzy i piloci nasi będą mogli i, wierzę, sięgną po laury. Tylko trasa lotu jest inna i inne są wymagania, stawiane samolotom. Lotnictwo tak szybko kroczy naprzód, że to, co było nie do pomyślenia wczoraj, jutro staje się rzeczą zwyczajną.

Popełnię niedyskrecję i powiem, że F. A. I. głowi się teraz nad opracowaniem nowego lotu turystycznego — dookoła kuli ziemskiej.

O tem, jak po raz trzeci z rzędu Aeronautyka Polska zdobyła puhar Gordon-Bennetta, mówi ten numer „Lotu" w innem miejscu. Tu chcę tylko w krótkich słowach powiedzieć czytelnikom, ile stracili ci, co nie mogli być na meetingu lotniczym. Chcę opowiedzieć co się działo na lotnisku Mokotowskiem 14-go i 15-go b. m.

Więc: pogoda ładna. Wszystko według programu. Bilety wyprzedano wszystkie. Do trybun, do lóż, nawet stojących kupiono wiecej, niż przewidywali organizatorzy.

Biorę do ręki poprzedni numer „Lotu i oplg. Polski" i przeglądam stronicę 3-cią, oraz 8-ą i 9-tą. Istotnie wszystko było tak, jak zapowiedziano. Meeting, pokazy, kolejność startów.

14-ty wrzesień — Krajowy Zlot Gwiaździsty samolotów turystycznych. Otwarcie Kontroli nastąpiło o 16-ej. Komisja wylosowała minutę między godziną 16-tą, a 17-tą. Samolot który lądował w czasie najbliższym do wylosowanej minuty — zwyciężał, lub, mówiąc ściślej — wygrywał.

Minutą „szczęśliwą" była 16 m. 40. Attaché lotniczy Ambasady Francuskiej, kpt. Ponton d'Anécourt, lecący poza konkursem i będący o 16 m. 36, zdobył nagrodę honorową. Właściwą pierwszą nagrodę otrzymał p. Tad. Arcimowski i Chodkiewicz na aparacie „RWD 8" z klubu lotniczego PWS. Na drugiem miejscu znajdują się pp. S. Kowalski i J. Kozicki na „RWD 5" ze Lwowa, na trzeciem pp. Prusakiewicz i Weller na „RWD 8" z Gdańska, na „RWD 8" pp. mjr. Michalik i Ziemiańska z Krakowa, na 5-tem p. kpt. Kropiński i Góralewiczowa na „RWD 5" z Poznania, na 6-tem pp. Petruszewicz i Jereczek na „RWD 5" z Gdańska. W przepisanym terminie, t. j. przed zamknięciem kontroli przybyli pp.: de Lapierre i Kaz. Wachal na „RWD 5" ze Lwowa, pp. Matheus i Kopaczyński na „RWD 8" z Gdańska, pp. Ladro i Grodzki na „RWD 8" z Krakowa, pp. kpt. Gaździk i Gawęda na „RWD 5" ze Śląska, pp. por. Kłosiński i Halkiewicz na „RWD 5" z Krakowa, pp. Zakrzewski i Bogdanowicz na „RWD 8" z Wilna, pp. Kurec i Świetlikowski na „RWD 8" z Wilna, Danielewicz na „MN 4" z Gdańska, pp. Krok i Lisowski na „RWD 8" z Łodzi, oraz dr Piotrowski z p. J. Pitulanką na „RWD 8" z Krakowa.

Po zlocie w sobotę odbył się szereg pokazów, które zresztą powtórzono nazajutrz.

Porównawczy pokaz startu, lotu i lądowania wirowca (pilot ppłk. Stachoń) z RWD 9 (pil. p. Chorzewski) był b. emocjonujący. Wirowiec szybciej oderwał się od ziemi, natomiast RWD nabrała szybkiej wysokości. Szybkość maksymalna wypadła na korzyść samolotu, minimalna i lądowanie na plus wirowca (stał w miejscu i osiadł pionowo, łagodnie).

Pasażerskie loty dla publiczności nad Warszawą pozwoliły wielu osobom odbyć swój chrzest powietrzny za minimalną opłatą 7 zł. 50 gr. Frekwencja była olbrzymia.

Inż. Rychter jak zawsze żywo, zajmująco i przystępnie prowadził konferansjerkę, tłumacząc co się dzieje na niebie i ziemi.

Gdy był pokaz akrobacji RWD 10 wszyscy wiedzieli, jak się nazywa figura, wykonywana płynnie i precyzyjnie przez por. Włodarkiewicza; gdy skakały, baloniki jumpingowe wszyscy wiedzieli, że to do „Lumpa" i „Jumpa" uczepieni Zeniukówna i Janik. Gdy wylądowała Pani Osterkamp, żona szefa zeszłorocznej niemieckiej ekipy challenge'owej, po chwili witały ją już megafony.

Słowem widzowie, nawet ci, co w ręku nie mieli programu, czuli, że biorą udział w imprezie, bo mogli nawet słuchając megafonu udawać znawców.

Niedzielne południe rozpoczęto defiladą samolotów nad Warszawą. W tym czasie zaczęły pęcznieć rozpostarte na trawie kolorowe placki powłok balonowych. Stalowe, srebrne, żółte, czerwone, ołowiano-bure. 13 zawodników i 3 balony pomocnicze: „Gopło", „Syrena", „Legjonowo". Dokoła, niby mrówki krzątała się obsługa. Po defiladzie— konkurs szybowcowy. Wyholowano cztery szybowce wyczynowe. Idą w powietrzu i utrzymują się 11,5 — do 29 minut: Piątkowski, Kula, Offierski, Kocjan. Ten ostatni trzymał się najdłużej. Po chwili Rzewnicki na RXIII holuje RWD Grzeszczyka. Holowany samolot ma odjęte śmigło. W górze odczepia się, wykonuje szereg ślizgów i wiraży, a potem spokojnie ląduje w miejscu oznaczonem. Pokaz ma na celu naocznie przekonać widza, że śmigło i silnik grają jedynie rolę pociągową w locie, i że jakikolwiek defekt silnika nie jest wcale równoznaczny z katastrofą, jak to jeszcze dotąd czasem lubią pisać niefachowi reporterzy.

Dalej miała publiczność nielada emocję, gdy wszelkich typów samoloty, znacząc swym lotem trzykrotnie trasę Mokotów—Ochota—Okęcie przelatują nad trybunami. Wszyscy mieli możność „zobaczyć szybkość". Super P (najszybszy samolot świata, fabryki P. Z. Lot., pilot. B. Orliński), za nim Douglasa — najnowszy nabytek P. L. L. Lot, (pilot Mitz), dalej P.Z.L. 27 pasażerski trójsilnikowy, również jak jego poprzednik z chowanem podwoziem, Fokker (Płonczyński), RWD 13 (Drzewiecki) i RWD 8 Onoszko). Po tym „wyścigu" nierównych sił Offierski i Włodarkiewicz demonstrują świetną akrobację szybowcową na „Sokołach".

Chorzewski pokazał, jak po raz pierwszy o własnych siłach poleciała „Ama" — benjaminek polskiej myśli konstrukcyjnej. Pisaliśmy już o niej niejednokrotnie (patrz Nr. 14-ty) i pewnie jeszcze nie raz o jej młodych konstruktorach napiszemy.

Młodzież była wielce zainteresowana małym Gordon-Bennettem — balonikami L. O. P. P. z przyczepionemi pocztówkami.

Podczas porównawczych lotów RWD 9 i Autożyro, oraz brawurowej akrobacji Włodarkiewicza przybył na lotnisko, witany Hymnem Narodowym i entuzjastycznemi okrzykami publiczności Pan Prezydent Rzeczypospolitej. Wysoki Protektor LOPP (finansującej zawody i meeting) Aeroklubu R. P. (organizator zawodów) i XXIII zawodów o puhar Gordon-Bennett, który jak zawsze żywo osobiście interesuje się wszystkiemi przejawami rozwoju Aeronautyki Polskiej.

O 16-ej rozpoczął się start balonów. O samych zawodach pisaliśmy w innem miejscu, tu powtarzać ich nie będziemy, tembardziej, że musimy jeszcze wspomnieć o innych, ważnych w naszym świecie lotniczo-lopowskiem zjawiskach.

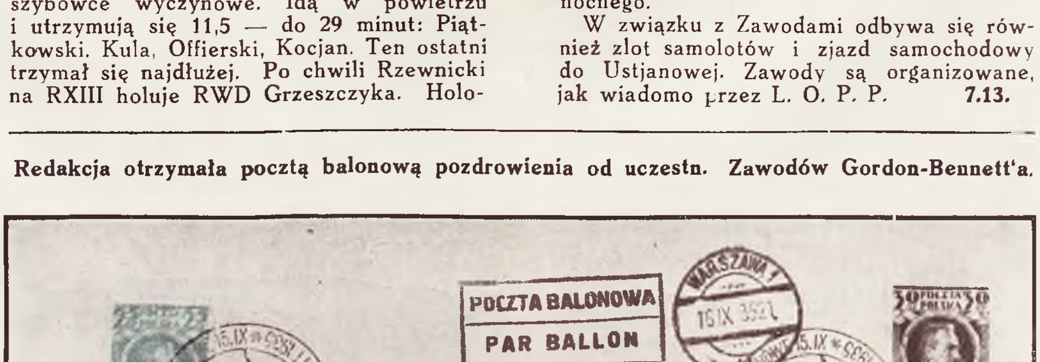
1) 18-go b. m. rozpoczęły się we Lwowie, na lotnisku Skautów, organizowane przez L.O.P.P. 6-te ogólno-krajowe zawody modeli latających. Stanęło ze swymi modelami 180 zawodników. O 20 więcej, niż pierwotnie zgłoszono.

2) W niedzielę, 28-go września, 30-tu najwybitniejszych szybowników rozpoczyna w Ustjanowej walkę o puhar pierwszeństwa.

Najważniejsze z konkurencji obejmują: najdalszy przelot, najdłuższy czas lotu, największa wysokość i najdłuższy czas lotu nocnego.

W związku z Zawodami odbywa się również zlot samolotów i zjazd samochodowy do Ustjanowej. Zawody są organizowane, jak wiadomo przez L. O. P. P. **7.13.**

Redakcja otrzymała pocztą balonową pozdrowienia od uczestn. Zawodów Gordon-Bennett'a.



MIĘDZYNARODOWE KONFERENCJE METEOROLOGICZNE

W WARSZAWIE WE WRZEŚNIU R. B.

We wrześniu r. b. odbyły się w Warszawie konferencje dwu organizacyj, które nie możemy pominąć milczeniem z tego względu, iż napewno już w niedalekiej przyszłości ich prace i powzięte uchwały przyczynią się niewątpliwie do usprawnienia funkcjonowania służb meteorologicznych wogóle, w szczególności zaś działu ochrony meteorologicznej żeglugi powietrznej.

Pierwsza z nich to konferencja O. M. I. (L'Organisation Météorologique Internationale) łącznie z konferencją dyrektorów instytutów poszczególnych państw, skupiły w Warszawie elitę meteorologów świata. W obradach brali udział przedstawiciele przeszło 40 państw tak europejskich, jak i zamorskich, nawet z tak egzotycznych dla nas krajów jak Samoa lub Nowa-Zelandja.

Pracując w licznych komisjach, rozpatrzono szczegółowo całokształt zagadnień meteorologicznych we wszystkich jej gałęziach, jak synoptyka, aerologja, elektryczność atmosfery, dział badań obszarów polarnych i t. p. Dla nas lotników, szczególnie ważną będzie w przyszłości praca utworzonej, właśnie na konferencji w Warszawie, komisji lotniczo-meteorologicznej z zadaniem ustalenia i ujednostajnienia metod pracy na korzyść aeronautyki.

Należy oczekiwać, iż komisja ta nareszcie skoordynuje wysiłek i prace innych podkomisyj meteorologicznych takich organizacyj aeronautycznych jak C. I. N .A., C. A. I. i inne, na czem zyskać powinno tylko lotnictwo.

Dalej uchwalono konieczność nadania wszystkim rezolucjom tej organizacji mocy obowiązującej, przez powoływanie do niej oficjalnych przedstawicieli poszczególnych państw.

Uchwała, w wypadku zatwierdzenia jej przez powołane do tego władze, dla samej meteorologji jest bardzo doniosła. Służba meteorologiczna dla należytego funkcjonowania wymaga nieodzownie ścisłej współpracy z podobnemi organizacjami innych państw, w stopniu bardzo znacznym. Przedewszystkiem, jak dla celów praktycznych — przepowiadanie pogody, tak i dla badaczów naukowych, konieczne jest stałe regularne podawania wyników dokonanych przez służbę meteorologiczną jednego państwa do wiadomości innym. Emisje tych komunikatów winny odbywać się kilkanaście razy na dobę w ściśle określonych terminach, przyczem wyniki spostrzeżeń winny zawierać dane dotyczące całego szeregu czynników meteorologicznych. Do chwili obecnej instytucje meteorologiczne rozmaicie ustosunkowały się do powziętych postanowień tej organizacji, zastosowując się do pewnych z nich, nawet czasami tylko częściowo, lub też niektóre z nich całkiem nie uwzględniając w swej pracy pomimo, że same ją uchwaliły. Należy przypuszczać, iż ostatnia rezolucja położy nareszcie kres tej dowolności, wnosząc do pracy tej większe zrozumienie ogólnych potrzeb i możliwości wykonania, przez co uniknie się rezolucyj, czasami bardzo efektownych, lecz bez większego znaczenia dla meteorologji, a zwłaszcza niewykonalnych z przyczyn możliwości finansowych. Zyskują na tem same służby, jak również czynniki na korzyść których one pracują, przedewszystkiem zaś żegluga powietrzna.

Należy wziąć poza tem pod uwagę, iż konferencja tej organizacji odbywa się co 4 lata i zawsze przeciążona jest pracą.

W Warszawie była ona bardzo owocną, opracowano wytyczne celem uregulowania całego szeregu spraw. Powołano do życia komisję do badań elektryczności atmosfery, przewodniczącym której wybrano dyrektora P. I. M. dr. Lugeon'a w dowód uznania jego prac w dziedzinie radjoatmografji.

W drugiej konferencji aeronautycznej państw bałtyckich i bałkańskich lotnictwo polskie było zainteresowane bezpośrednio i to w większym stopniu. Odbyła się ona w dniach 8 i 9 września jako II. zebranie przewidziane regulominowo. Pracowały dwie sekcje radjo i meteorologja. W obradach brali udział przedstawiciele Bułgarji, Estonji, Łotwy, Rumunji i Polski, poza tem z ramienia C. I. N. A. sekretarz generalny Ropper, prezes komisji met. C. A. I. p. baron de Dorlodot oraz uczestniczył w zebraniu szef wojskowej służby met. jugosłowiańskiej mjr. Djuric.

Zadania tej konferencji zostały wskazane w przemówieniu Pana Vice-Ministra Komunikacji inżyniera Bobkowskiego.

Rozwój żeglugi powietrznej, a zwłaszcza wprowadzenie w użycie bardzo szybkich samolotów wymaga od służb pomocniczych, jak radjo oraz meteorologja szybkiego rozwiązania całego szeregu zagadnień, w pierwszym rzędzie uregulowania kwestji żeglugi i lądowania bez widoczności. Wymaga to dużego nakładu środków pieniężnych i wysiłku.

Po wyborze przewodniczącego zebrania, delegata Estonji pułk. Olbrei przystąpiono do sprawozdań o stanie tych służb w poszczególnych państwach. Na tej podstawie należy stwierdzić, iż mimo skutków kryzysu widać stały i znaczny rozwój we wszystkich tych państwach służb radjo i meteorologji. Sieć meteorologiczna zagęszcza się dzięki zakładaniu nowych stacyj, wprowadza się dodatkowe terminy wykonywania obserwacyj dolnych, jak również pomiarów wiatrów górnych i w niektórych państwach sondaży temperatury i wilgotności, tak niezbędnych obecnie dla należytego przewidywania pogody; usprawniono łączność z samolotami, jak również z posterunkami meteorologicznemi. Wynikiem dyskusji było uchwalenie całego szeregu rezolucyj, dotyczących dalszego usprawnienia łączności z samolotami przez zaopatrzenie tychże w takie radjostacje, by w wypadku przymusowego lądowania można było nawiązać łączność z najbliższym portem lotniczym. Poza tem zalecono wszystkim państwom przeprowadzenie prób nadawania zbiorowych depesz meteorologicznych dla pewnych obszarów na falach krótkich, co ze względu na brak dotychczas silnych radjostacyj (poza Warszawą) uniemożliwiało odbiór depesz już w odległości powyżej 500 klm.

Zalecono poza tem sekretarzowi opracowanie, w przyszłym roku na konferencję, projektu regulaminu służby radjoelektrycznej i nawigacji, biorąc za podstawę tenże regulamin polski i ewentualne warunki delegatów poszczególnych państw. Postanowiono następnie przyjąć plan regjonalny nadawania przez radjo ustalony na konferencji C. A. I. w maju r. b. w Brukseli i wprowadzić go w życie z dniem 15.IX r. b.

Z powziętych uchwał z zakresu meteorologji lotniczej, wymienię postanowienie, na wniosek delegacji polskiej, rozpoczęcia w niedługim czasie nadawania przez radjo Ministerstwa Komunikacji zbiorowych komunikatów meteorologicznych zawierających obserwacje z ważniejszych stacyj wszystkich należących do tej konferencji państw. Nadawane będą przytem nietylko wyniki ze spostrzeżeń dolnych, lecz również z warstw górnych, jak dane o wiatrach, ruchu chmur oraz o pionowym rozkładzie temperatury i wilgotności.

Zwrócono uwagę na konieczność usprawnienia, w pewnych portach lotniczych, służby informacyjno-meteor. postanawiając jako zasadę uznać konieczność istnienia w każdym z nich służby, któraby zapewniła załogom statków powietrznych dostarczanie informacyj meteor. możliwie ścisłych i kompletnych o każdej porze.

Uznano dalej konieczność podniesienia poziomu wyszkolenia fachowego personelu meteor. oraz zwrócono uwagę delegatów na rezolucję C. I. N. A., w sprawie opracowań statystycznych czynników meteor. jak również uchwalono rozszerzyć wzajemną wymianę prac i wydawnictw.

Pobieżny nawet rzut uwidoczni, iż konferencje te spełniły należycie swe zadania, regulując cały szereg prac bardzo istotnych dla żeglugi powietrznej. Praca odbywała się w atmosferze nadzwyczaj przyjaznej, zbliżając do siebie delegatów poszczególnych państw, co pozwala rokować na osiągnięcie w przyszłości jak najlepszych wyników.

Obie konferencje spełniły swoje zadania propagandowe. Delegaci tych państw zwiedzili Kraków, Gdynię, Zakopane i mogli na własne oczy przekonać się o postępie, jaki uczyniła Polska po wskrzeszeniu Jej przez Wodza Narodu Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego. Są to wnioski nietylko z oficjalnych przemowień, które tym razem nie można było traktować jako komplementów, lecz wrażenie z osobistego zetknięcia się z licznymi delegatami, którzy wyrażali szczery swój zachwyt.

Zwiedzanie instytutów meteorologicznych w Warszawie, Gdyni i Jabłonnie, radjostacji Min. Komunikacji, wyposażenie tych służb — poznanie się z ich pracą wywołało szczere uznanie, zwłaszcza podziwiano opiekę rządu, który nie szczędzi kredytów dla rozwoju tej gałęzi wiedzy na pożytek zwłaszcza żeglugi powietrznej.

Organizacja obu konferencji pod kierownictwem dyrektora P. I. M. dr. Lugeon'a według opinji zagranicznych delegatów — doskonała.

K. Zacharewicz
mjr. pil.



TRYUMF AERONAUTYKI POLSKIEJ

Pod wysokim protektoratem pana Prezydenta R. P. odbyły się drugie z kolei, zorganizowane przez Polskę, Międzynarodowe Zawody Balonów Wolnych o nagrodę im. Gordon - Bennett'a, którą zdobyli Polacy na balonie „Polonja II".

Załogę tego balonu stanowili kpt. Zbigniew Burzyński i por. Władysław Wysocki. „Polonja II" przebyła drogę z Warszawy na wschód (Rosja), wynoszącą w prostej linji 1.650 klm. w czasie 57 godz. 54 min.

Zgodnie ze statutem Zawodów, nagroda zdobyta przez zwycięską załogę przechodzi na własność Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej, albowiem jest to kolejne trzecie zwycięstwo.

W dalszej kolejności zwycięzców, drugie miejsce zdobyli również Polacy na balonie „Warszawa II" z załogą: kpt. Janusz i por. Wawrzczak. Balon ten przeleciał 1.567 klm. Wreszcie, poprzedni dwukrotny zwycięzca kpt. Hynek z por. Pomaskim, zdobyli na „Kościuszce" 5-te miejsce, osiągając odległość 1.275 klm.

Godzi się nadmienić, że „Kościuszko" pilotowany przez kpt. Hynka był już dwukrotnie kolejnym zwycięzcą w poprzednich zawodach „Gordon Bennetta", po raz pierwszy w Ameryce, w Chicago w 1933 r., przelatując 1.361 klm., w czasie 39 godz. 32 min. — drugi raz w Warszawie w 1934 roku, pokrywając w linji prostej odległość 1.333 klm., w czasie 44 godz. 48 min.

Tegoroczni zwycięzcy osiągnęli nie tylko pierwsze miejsce w Zawodach, ale ustanowili równocześnie nowe rekordy światowe dla tej kategorji balonów, t. j. o pojemności 2.200 mtr^3. Poprzedni rekord odległość wynosił 1.550 klm. i należał do amerykanina por. T. Settle. Rekord czasu należał również do Ameryki i zdobyty został przez por. Kendala — 51 godz. lotu.

Wyczyn kpt. Burzyńskiego pobił poprzednie rekordy w odległości lotów o 100 klm. i w czasie lotu o 6 g. 54 m.

Start do zawodów odbył się bardzo uroczyście 15.IX. 35 r. na lotnisku Mokotowskiem w Warszawie, w obecności Pana Prezydenta R. P., jako protektora Zawodów, członków Rządu, generalicji i dyplomacji, oraz olbrzymich tłumów widzów. Szczegóły tej uroczystości zostały podane przez prasę krajową i zagraniczną. Do zawodów stanęło: 3 balony polskie, 3 niemieckie, 2 belgijskie, 1 amerykański, 2 francuskie, 1 holenderski (balon „Toruń" wypożyczony Holendrom przez Aeroklub Warszawski), 1 szwajcarski, razem 13 balonów i 26 członków załóg, reprezentujących swoje aerokluby narodowe.

Zawody balonów wolnych poprzedził bardzo ciekawy meeting lotniczy.

W czasie meetingu mieliśmy sposobność zaobserwować wspaniały postęp naszego szybownictwa, wyrażający się w doskonałych popisach akrobacyjnych na szybowcach, wykonanych przez por. pil. Włodarkiewicza i instruktora szybownictwa p. Offierskiego.

Porównanie startów, lotów i lądowań wirowca z samolotem challenge'owym RWD 9 nasunęło szereg ciekawych spostrzeżeń na temat użyteczności sportowej obu tych samolotów.

Piękny pokaz lotu na wirowcu wykonał ppłk. Stachoń wzbudzając swemi ewolucjami ogólne zainteresowanie publiczności.

Ogólną wesołość budził jumping, t. zw. skoki ludzi bez wagi. Mały balon uczepiony do ramion człowieka, pozbawia go wagi i umożliwia mu dokonywanie bardzo wyso-

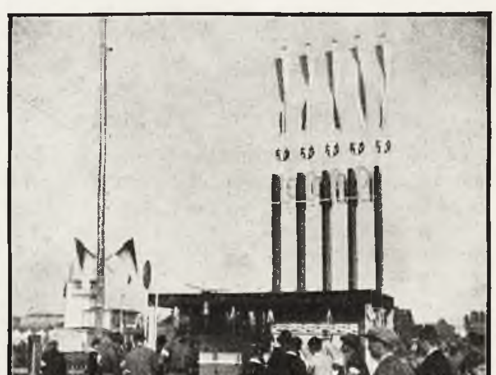
Powietrzna propaganda LOPP.



Napełnianie balonów gazem.



Pawilon LOPP. na Zawodach.



kich skoków. W popisach tych celował inżynier Janik. Wciągu całej uroczystości odbywał się konkurs baloników pod nazwą: „Mały Gordon - Bennett". Balonik taki z przyczepioną do niego pocztówką leci z wiatrem, a po stopniowej utracie gazu ląduje. Znalazca pocztówki odsyła ją do Aeroklubu, gdzie oblicza się długości przelecianej drogi. Zdobywca największej odległości jest równocześnie zdobywcą pierwszego miejsca i nagrody ufundowanej przez L. O. P. P.

*

Historja tych Zawodów datuje się jeszcze z przed Wojny Światowej, kiedy to amerykański wydawca i protektor sportu James Gordon Benentt ufundował w 1905 r. nagrodę swego imienia dla balonów wolnych. Nagrodę zdobywał ten. który przeleciał największą odległość, mierzoną w linji protej, od miejsca startu. Odległość zależną jest oczywiście od kierunków i siły wiatru, który balon niesie ze sobą. Dlatego też pilot musi tak manewrować balonem, aby wykorzystać najdogodniejsze dla siebie wiatry, różne na różnych wysokościach.

Pierwsze Zawody odbyły się we Francji w 1906 r. Stanęło do nich 16 balonów, które wystartowały z ogrodu Tuillerie w Paryżu, w obecności niebywałej liczby widzów, bo aż 200.000. Zwycięstwo odniósł amerykanin Lahm, pokrywając przestrzeń 647 klm. i lądując w Anglji. W dalszym ciągu Zawody odbywały się co roku z przerwą od 1914 r. do 1919 r., wywołaną Wojną Światową. Po wojnie Zawody zostały wznowione i trwają nieprzerwanie do ostatnich 23-ch z rzędu.

Zgodnie ze statutem nagrody, która ustala, że puhar Gordon Bennetta przechodzi na własność tego Aeroklubu, którego zawodnicy zdobywają pierwszą nagrodę trzykrotnie w kolejno po sobie następujących Zawodach, puhar ten dotychczas zdobyli w ciągu 23-ch zawodów: Ameryka, Belgja i Polska.

Wyniki tegorocznych Zawodów

L. p.	NAZWA BALONU	Odległość w klm	Czas godzin	Szybkość w klm/godz
1	Polonja II	1650,466	57,54	20,12
2	Warszawa II	1567,131	46,52	33,44
3	Belgica	1455,500	47,44	—
4	Erich Deku	1373,500	43,58	—
5	Kościuszko	—	—	—
6	Toruń	1017,804	40,10	25,34
7	Maurice Mallet	758,049	25,11	30,1
8	Lorraine	731,290	28,21	25,79
9	Bruxelles	672.802	23,32	28,59
10	Zürich III	582.776	27,37	21,1
11	Alfred Hildebrand	570,607	22,10	25,74
12	Deutschland	550,474	19,52	27,71
13	U S. Nevy	534,928	15,57	33,54

Oczywiście Polska musi ufundować nową nagrodę im. Gordon Bennetta (aby utrzymać tę piękną tradycję, zapoczątkowaną 30 lat temu).

Polski sport balonowy zapoczątkował były szef wojsk balonowych płk. w st. spoczynku Wańkowicz, w 1925 r., stwarzając nagrodę przechodnią swego imienia. Dotychczas odbyło się już 9 zawodów krajowych, w których oprócz pilotów balonowych służby czynnej, biorą udział i oficerowie rezerwy, skupieni w sekcjach balonowych naszych Aeroklubów. Krajowy sport balonowy rozwija się b. pomyślnie, stając się miejscem doskonałej i szlachetnej rywalizacji baloniarzy służby czynnej i rezerwy.

Zwycięstwa nasze odnoszone na terenie międzynarodowym są wybitnym sukcesem Polski. Oprócz czynnika moralnego i propagandowego dają one pełne pojęcie o wartości naszej aeronautyki. W zawodach lotniczych, czy balonowych, o zwycięstwie decyduje nie tylko doskonałe wyszkolenie personelu latającego, jego charakter i silna wola zwycięstwa, ale i jakość sprzętu. Zazwyczaj, w ogólnej radości, jaka nas ogarnia na wieść o zwycięstwie, jesteśmy zajęci tylko osobami zwycięzców, zapominając o szarych i cichych pracownikach, którzy się walnie przyczynili do zwycięstwa swemi zdolnościami i solidną pracą. Sprzęt na którym nasi aeronauci odnieśli tak piękne zwycięstwo jest dziełem konstrukcyjnem inżynierów polskich oraz pracy majstra i robotnika polskiego. Nasza Wojskowa Wytwórnia Balonowa w Jabłonnie jest współtwórczynią zwycięstwa kpt. Burzyńskiego, Janusza i Hynka.

Fakt ten niezmiernie radosny musimy podkreślić, bo ma on decydujące znaczenie, jeśli chcemy oceniać wartość aeronautyki nie tylko pod względem wyczynu sportowego, ale i obronności państwa. Zwycięstwo jest sumą wysiłku całości, pracującej dla jego osiągnięcia, a więc: załogi, inżyniera-konstruktora, majstra i robotnika. Wszyscy owiani jednym duchem, jedną ideą i wolą, poszli w zgodnym wysiłku, aby uzyskać jak najlepsze wyniki dla Polski, Jej obronności, wielkości i sławy.

Na zakończenie godzi się podkreślić, że zawody balonów wolnych doszły do skutku, dzięki pełnemu poparciu finansowemu L. O. P. P. Zarząd Główny L. O. P. P. nie szczędził wysiłków i kosztów, aby Zawody wypadły jak najlepiej oraz by ekipa polska była należycie wyposażona.

Dzięki temu poparciu międzynarodowe Zawody zorganizowane były bardzo okazale i sprawnie, tak jak tego wymagały obowiązki gospodarzy Zawodów, godnych Wielkiego Państwa.

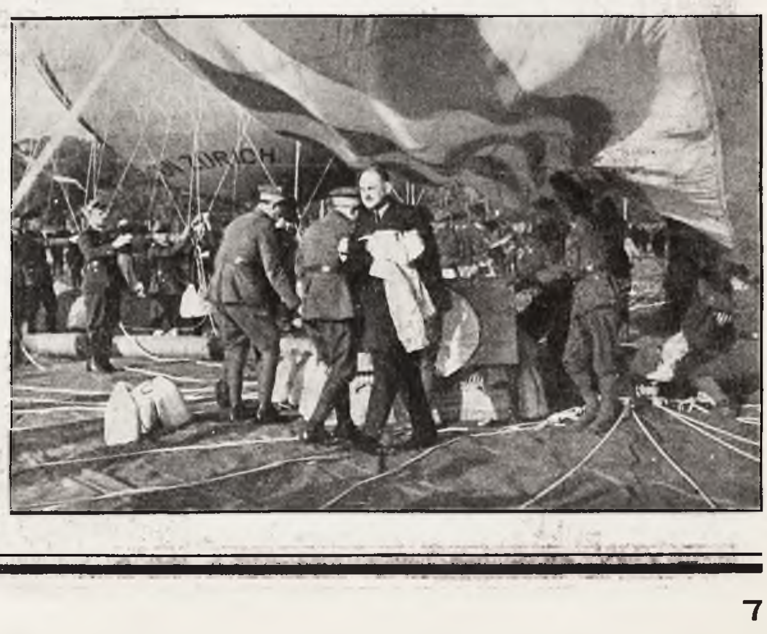
Nagrodą za trudy poniesione przez L. O. P. P. było wspaniałe zwycięstwo odniesione przez zawodników polskich.

Adam Wojtyga
major-pilot.

„Szykowacze" balonowi przy pracy.



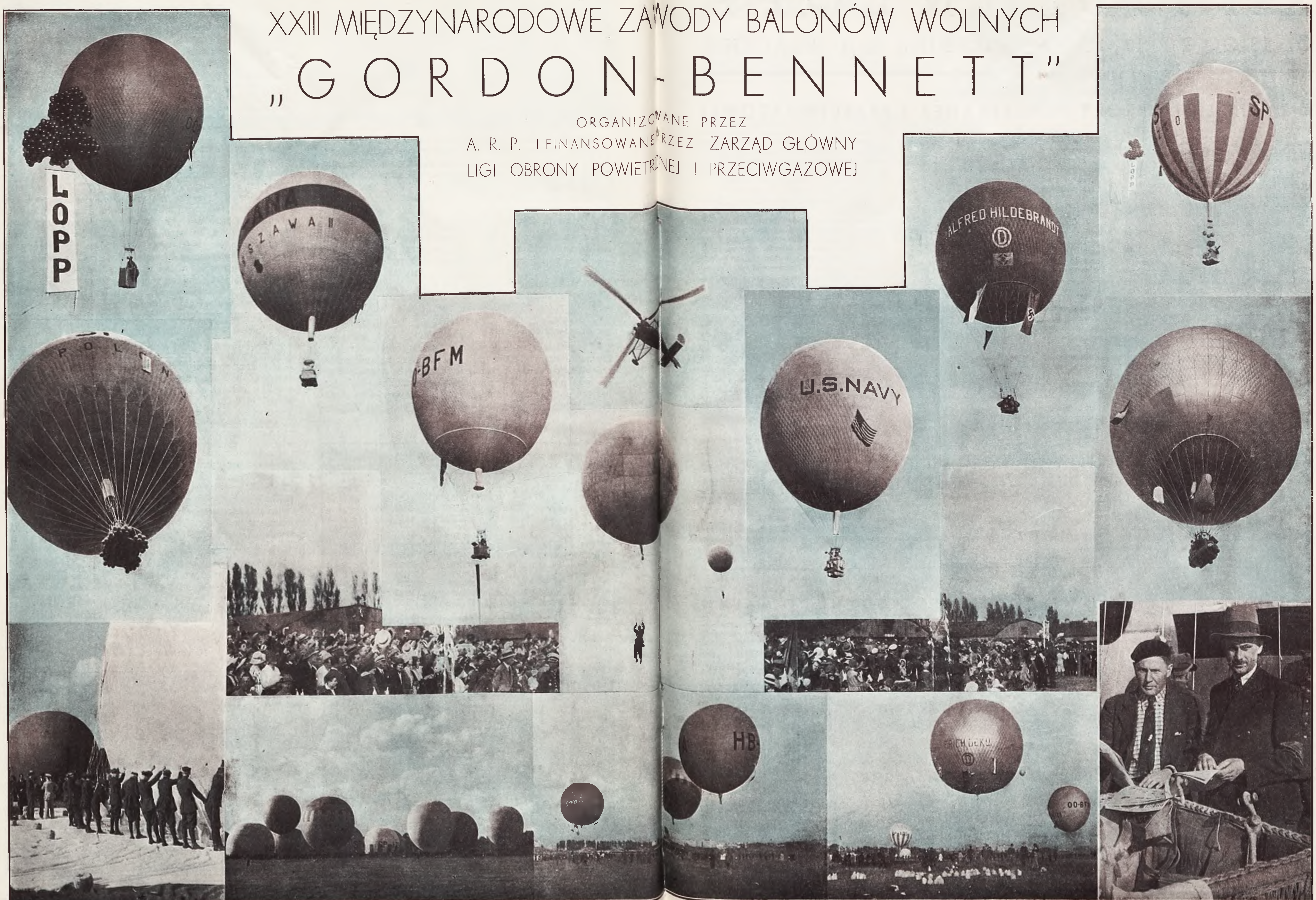
Montowanie kosza do balonu.



XXIII MIĘDZYNARODOWE ZAWODY BALONÓW WOLNYCH

„GORDON-BENNETT"

ORGANIZOWANE PRZEZ
A. R. P. I FINANSOWANE PRZEZ ZARZĄD GŁÓWNY
LIGI OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ



XII TYDZIEŃ L. O. P. P.

OD 13-GO DO 20-GO PAŹDZIERNIKA R. B. WŁĄCZNIE

Z ŻYCIĄ LIGI OBRORY POWIETRZNEJ I PRZECIWGĄZOWEJ

SAMOBRONA PRZECIWLOTNICZO - GAZOWA

Dzięki staraniom Zarządu Głównego L. O. P. P. i poparciu Ministerstwa Spraw Wewnętrznych rozpoczyna się w dniu 3 października b. r. przez radjo cykl prelekcyj pod ogólnym tytułem: „Samoobrona przeciwlotniczo - gazowa". Wykłady odbywać się będą w każdy czwartek od godz. 20.55 do 21-ej. W zrozumieniu konieczności informowania społeczeństwa o zagadnieniach oplg Dyrekcja Polskiego Radja zgodziła się nadawać powyższe prelekcje na wszystkie rozgłośnie polskie. A więc pamiętajcie, w każdy czwartek godz. 20 min. 55 słuchajcie radja!

CO SŁYCHAĆ W TERENIE?

Lubelski Okrąg Wojewódzki:

W ramach „XII Tygodnia LOPP" Obwód Puławski LOPP zorganizował wycieczki Kół Szkolnych na lotnisko w Dęblinie, przyczem w ciągu „Tygodnia" w wycieczkach wzięło udział 41 Kół Szkolnych z 2521 członkami. Jako jedną z imprez podczas wycieczek na lotnisko Obwód zorganizował Konkurs baloników LOPP. Jeden z baloników wypuszczony w Dęblinie opadł pod Berdyczowem o czem świadczy list Osoawiachim'u z Moskwy. Balonik przeleciał w linji powietrznej 490 km. Właścicielką balonika okazała się Lilka Mrokówna z Ireny.

Łódzki Okrąg Wojewódzki:

Dn. 22 b. m. urządza Łódzki Obwód Miejski na boisku ŁKS konkurs baloników LOPP. Baloniki są 2 rodzajów: o większej pojemności, różnobarwne — cena 1 zł., oraz o mniejszej pojemności, czerwone, cena 50 groszy

Pracownicy Firmy „I. Rasalski i S-ka" przy ul. Napiórkowskiego 12, utworzyli Koło Miejscowe LOPP, liczące 117 członków rzeczywistych i 83-popierających.

Pomorski Okrąg Wojewódzki:

W Chojnicach, po wielu wysiłkach i staraniach podejmowanych przez LOPP, sport szybowcowy wchodzi na realne tory. W najbliższych dniach przetransportowany będzie do Chojnic szybowiec, który zostanie umieszczony w hangarze przy pl. Hilmara. Tam też rozpoczną się niebawem próbne loty.

W Karsinie odbyło się 14 b. m. zebranie miejscowego społeczeństwa celem zorganizowania Koła LOPP. Po wysłuchaniu referatu ilustrowanego przezroczami, zebrani w liczbie około 200 osób postanowili założyć gminne koło LOPP. Prezesem Zarządu Koła wybrano Kierownika Szkoły p. Ossowskiego.

Poznański Okrąg Wojewódzki:

Wielkiem powodzeniem cieszy się Muzeum Lotniczo - Gazowe w Inowrocławiu stworzone przez Obwód Miejski LOPP. Muzeum obejmuje już przeszło 800 eksponatów.

W bieżącym roku zwiedziło Muzeum już ponad 4000 osób. Muzeum mieści się przy ul. Marszałka Piłsudskiego 14, jest otwarte codziennie od godz. 10 do 14 i od 15 do 18. W niedziele tylko od 10 do 13. Wejście — 25 groszy, dla młodzieży i szerogowych — 10 groszy.

Tarnopolski Okrąg Wojewódzki:

Pan Leon Goldman właściciel dóbr w Brzeżanach ofiarował dla L. O. P. P. 2 morgi gruntu dla rozszerzenia brzeżańskiego lotniska. Kontrakt darowizny podpisali i objęli grunt w posiadanie z ramienia Zarządu Głównego LOPP członkowie Zarządu Tarnopolskiego Okręgu Wojewódzkiego L. O. P. P. pp. dr. Czyrski i dr. Weisnicht.

Zarząd Tarnopolskiego Okręgu Wojewódzkiego L. O. P. P. organizuje drugi kurs szybowcowy w Brzeżanach w najbliższym czasie. Pierwszy kurs szybowcowy odbył się przed kilku tygodniami i zakończył się uzyskaniem przez 17 pilotów odpowiednich dyplomów. W uznaniu ważności nowego posterunku rozwoju szybownictwa Zarząd Główny LOPP ofiarował dla szybowiska w Brzeżanach nowy szybowiec typu „Czajka II" z kabinką. Zgłoszenia na nowy kurs przyjmuje Tarnopolski Okrąg Wojewódzki L. O. P. P. w Tarnopolu oraz Koła Szybowcowe LOPP. w Brzeżanach.

Okrąg m. st. Warszawy:

Zarząd okręgu LOPP m. st. Warszawy przygotowuje propagandowy doroczny VI marsz w maskach przeciwgazowych w obrębie stolicy w dniu 20 października b. r. Organizacje, które pragną wziąć udział w marszu winny nadsyłać zgłoszenia w pierwszym terminie do 30 b. m. i w drugim do 10 października b. r.

Wołyński Okrąg Wojewódzki:

Dnia 15 b. m. rozpoczął się w Równem „XII Tydzień LOPP", który z racji odbywających się w tym samym czasie Targów Wołyńskich, będzie miał specjalne znaczenie propagandowe. W ramach „Tygodnia" odbywają się różne imprezy, jak marsze w maskach przeciwgazowych, konkursy baloników i in. „Tydzień" kończy się 22 września b. r.

T. K.

PROJEKT OTWARCIA LINJI LOTNICZEJ Z GDYNI DO MALMÖ

W dniu 17-ym przybył do Warszawy samolotem kpt. Florman dyrektor naczelny, szwedxkiego A. B. Aerotransport wraz z przedstawicielami wydziału lotniczego w Szwedzkiem ministerstwie komunikacji. Pobyt kpt. Flormana w Warszawie stoi w związku z projektem otwarcia nowej linji komunikacji lotniczej między Gdynią a Malmö.

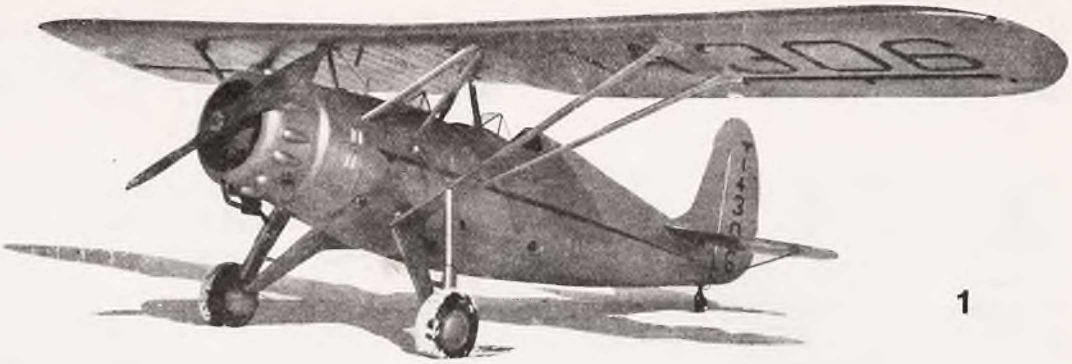
Powitanie delegacji szwedzkiej na lotnisku Warszawa — Okęcie.



Złożenie wieńca przez deleg. szwedzkich u stóp pomnika „Lotnika".



Ze świata



1

Znane zakłady amerykańskie Fairchild'a wypuściły na rynek nowy samolot F-22, który przeznaczony jest do pracy w okolicach podbiegunowych. — **(1).**

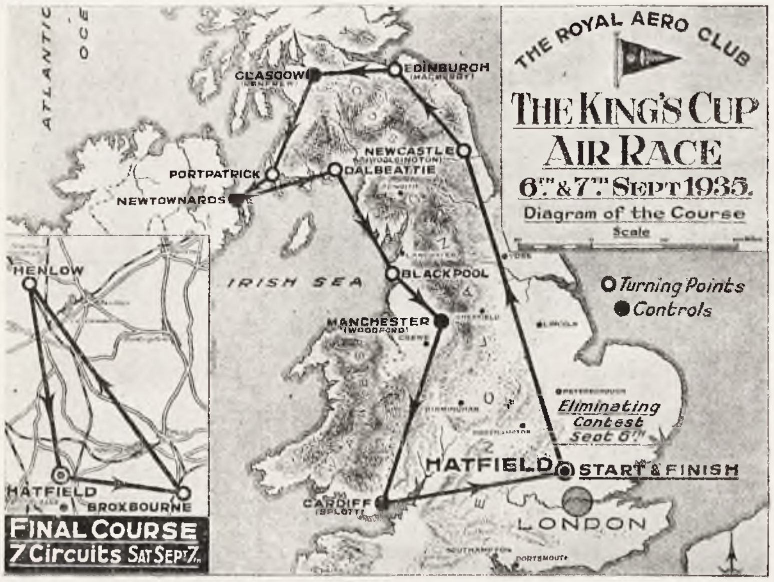
*

W parlamencie amerykańskim zostało zakomunikowane, że koszt 4-silnikowego samolotu bombardującego typu Boeing — wynosi 197.730 dol. za samolot przy serji 25 sztuk. Przy serji 220 sztuk cena spada do 106 tys. dol. Dwusilnikowy samolot Douglas 99150 dol. przy serji 25, i 59500 przy serji 220 sztuk. Ceny powyższe nie obejmują zakupu silników, śmigieł i reszty wyposażenia.

*

Dnia 6 i 7-go września odbyły się w Anglji doroczne zawody o Puhar Królewski. Zawody te składają się, jak zwykle, z lotu okrężnego dookoła Anglji, oraz próby szybkości na trójkącie: Hatfield, Broxbourne, Henlow (siedmiokrotny przelot). Frekwencja zawodników dużą, jednak nie taka, jak w latach ubiegłych. **(3).**

3



2



Jeden z lotników amatorów w St. Zjednoczonych p. Hovard Hughes znany więcej jako przedsiębiorca filmowy, niż jako lotnik, ustanowił dnia 14 września pod Santa - Anna w Kalifornji nowy światowy rekord szybkości dla samolotów, osiągając szybkość wynoszącą 566,490 klm. na godzinę, na samolocie wyposażonym w silnik Wasp - Junior o sile 700 KM. (rekord poprzedni franc lotnik Delmotte — 505,848 klm na godzinę). **(2).**

Zakłady Latecoere we Francji przystąpiły do opracowania rysunków dla wodno-samolotu o wadze 80 tys. klg. Wytwórnie angielskie nie chciały pozostać wtyle i ostatnio w zakł. w Blackbourn opracowują projekt wodnosamolotu, któryby ważył przeszło 200 tys. klg., a ciężar ładunku, któryby mógł zabrać sięgałby wysokości 50 tys. klg. Szybkość poruszania tego samolotu sięgałaby 350 klm na godzinę. Samolot posiadałby 8 grup silnikowych o mocy 4000 K. M. każda.

*

W Turcji przedsięwzięto kroki, celem zorganizowania obrony przeciwlotniczej biernej. Dla przygotowania przyszłych kadr została utworzona komisja, na czele której stoi 2 generałów i 2 prof. chemji. Komisja ta ma zadanie przeszkolić około 650 osób mężczyzn i kobiet, i zapoznać ich ze środkami obrony w innych krajach. Postanowiono zwrócić uwagę na młodzież szkolną i zapoznać ją z podstawowemi zasadami obrony.

*

Podczas wielkiego Zjazdu Partji Nar. - Socjalistycznej w Norymberdze, olbrzymim masom ludności zebranym na stadjonie została pokazana czynna Obrona Przeciwlotnicza **(4).**

*

Lotnictwo Stanów Zjednoczonych otrzymało nowe samoloty bombardujące (Glenn Martin), zabierające około 1500 kg bomb i rozwijające szybkość ponad 400 klm. na godzinę. **(5).**

L. Grey

4



5

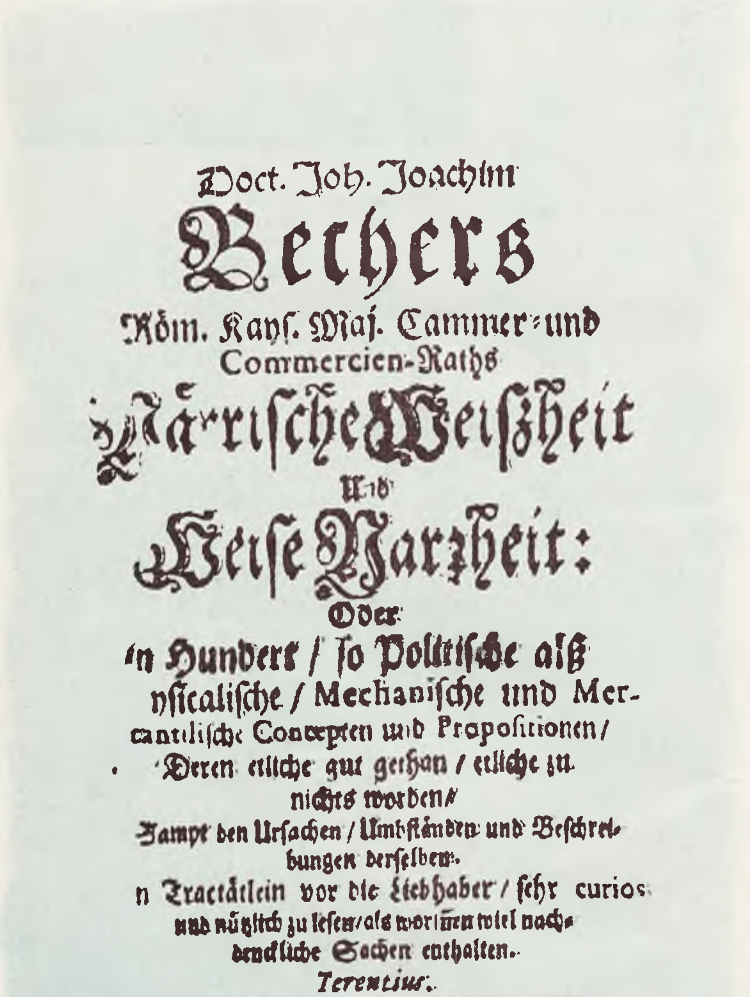


Z NIEZNANYCH PRZYCZYNKÓW DO

LAT TEMU trzysta, doktór Johann Joachim Bechers „Jego Rzymsko-Cesarskiej Mości Radca Kameralny i Komercyjny", raczył był, — przy pomocy drukarza Johanna Zubroda z Franfurtu — wydać ciekawą, jak na czasy ówczesne książeczkę, pod obiecującym tytułem: „Niedorzeczna mądrość i mądra niedorzeczność".

Nie zajmowalibyśmy się dłużej tym drukiem, (nawiasem mówiąc książka ta stanowi unikat; jeden egzemplarz znajduje się w Preussestadtbibliothek w Berlinie) — gdyby nie fakt, że radca Bechers wspomina o Polsce. A gdy skojarzymy dwie daty: tę, przed laty prawie 300 i datę dzisiejszą, zdecydowanego zwycięstwa — i to poraz trzeci — Polaków w zawodach Gordon-Bennett'a i gdy przypomnimy sobie szereg dociekań, szerzej nieznanych z epoki Stanisława Augusta — stanie się jasne jak, wśród Polaków, myśl opanowania powietrza oddawna przyświecała i przybierała kształty coraz to bardziej realne.

Cóż — bowiem — opowiada nam radca Bechers?


Doct. Joh. Joachim
Bechers
Röm. Kays. Maj. Cammer- und
Commercien-Raths
Närrische Weißheit
Und
Weise Narrheit:
Oder
n Hundert / so Politische alß
nsicalische / Mechanische und Mercantilische Concepten und Propositionen /
Deren etliche gut gethan / etliche zu nichts worden /
Sampt den Ursachen / Umbständen und Beschreibungen derselben.
n Tractätlein vor die Liebhaber / sehr curios und nützlich zu lesen / als worinnen viel nachdenckliche Sachen enthalten.
Terentius:
arta hæc si tu postules, ratione certa facere, nihilo plus agas, quam quod des operam, ut cum ratione insanias.
Franckfurt /
In Verlag Johann Peter Zubrods.
Anno M. DC. LXXXII.

„Na królewskim dworze polskim pewien Włoch imieniem Borattini okręt czy machinę ze słomy lub łyka wykonał i rzecz więc tak daleko doprowadził, że na tem trzeci z ziemi się uniósł; ale ciągle coś niedomagało i do perfekcji jaką naprzód był zapowiadał, że w ciągu dwunastu godzin czasu z Warszawy do Konstantynopola dolecieć potrafi — nie doszło. M. Simon, znany angielski skulptor w wosku, tę historję mi opowiedział i machinę wraz z wynalazcą w Polsce sam widział: obejrzyj o tem przy końcu mojego traktatu „de Horologiis" w Londynie drukowanego.

Ja sam także wiele za tym ruchem śledziłem i chcę poniżej moje co do tego rozumienie podać, które raz niektórym z Królewskiego Towarzystwa przedkładałem. Pliniusz pisał już w swoim czasie: „Tarenti degit Architta, qui ligueam columbam volatilem fecit": i odpowiadają, że sztucznie zrobiony orzeł naprzeciw cesarza Karola V, jedną milę niemiecką przelecieć miał".

Ciekawe są jego rozważania wogóle na temat możliwości lotu:

„Co do lotu, różnorodne rzeczy są do rozważania. **Po pierwsze** — czy człowiek przy lataniu oddech czerpać będzie mógł. **Po drugie** — co za punkt ciężkości trzymać on będzie aby się nie zwalić. **Po trzecie** — czy niektóre zwierzęta i ciała tak ciężkie jak człowieka przez powietrze unoszone być mogą. **Po czwarte** — czy nerwy człowieka tak silne są aby znieść mogły poruszenie jakie przytem będzie potrzebne.

Wkońcu jest ustanowienie według mego poglądu takie, że wszystko co ma latać musiałoby większą „vim elasticum" mieć niż samo waży: dla przykładu, dziesięć funtów mocy wytwarzać, a jednak tylko jeden funt ważyć, która to siła — podobnie jak ona w stalowych sprężynach jest — tedy również w nerwach i ścięgnach ptaków co widzimy u ptaków drapieżnych, które swemi skrzydłami sarnie żebra wybijają, zającowi kark łamią, kaczce łeb utrącają, nawet znajdują się w tyrolskich górach ptaki, które owcę w powietrze zabierają: widzimy jak straszna siła jest w uzębieniu lwa, w łapach niedźwiedzia. Jak atoli człowiekowi siłę jego nerwów w takiej mierze wzmocnić, że ona czterokrotnie podwojona będzie i do latania sił da, o tem nie chcę tutaj rozprawiać, bo miejsce jest za szczupłe, może się to komu wydawać tak śmiesznem, jak chce, mimo to twierdzę, że możliwem jest ona na zasadzie przez ową „vim elasticum".

Do koncepcji przyszłych balonów odnosi się jednak z wielką rezerwą.

„Co zaś atoli do tego co jezuita O. Lana w swoim traktacie o latającym okręcie i o pływaniu czy jeżdżeniu w powietrzu donosi, co odbywa się przez kule, które lżejsze od powietrza samego, to życzyłbym sobie jedną tego rodzaju kulę O. Lany widzieć, która pusta sama sobą w górę idzie, gdy ona nawet nic z sobą nie bierze: jak dalece niemożliwem coś takiego być może dowodzi choćby pan Boyle przez swą machinę. Należy więc ten okręt powietrzny jezuity przed wszystkimi innymi do mądrych **niedorzeczności,** chociaż byłaby to jednak piękna inwencja aby na księżyc pojechać i „Monarchiam Solipsorum" także tam ustanowić".

Już w sto lat później okazało się, że pan radca Bechers racji nie miał. Po praktycznych doświadczeniach braci Mongolfier we Francji, a teoretycznych rozważaniach X. Osińskiego w Polsce *), wielki miłośnik wiedzy i sztuki, Król Stanisław August poświęcił zagadnieniom balonowym wiele czasu.

Działo się zresztą za sprawą nadwornego poety Trembeckiego, mającego, jak wszyscy ludzie wieku oświecenia, żyłkę naukową. Trembeckiemu nie wystarczała niezwykłość i poetyczność lotu (nawiasem mówiąc, napisał odę p. t. **„Balon")** — interesowała go praktyczna strona odkrycia. Napisał w tej sprawie szereg listów do Króla, podczas przymusowego pobytu Stanisława Augusta w Grodnie.

Listy te są znane jedynie w drobnych wyjątkich**), są one tak dla ówczesnej epoki — ciekawe, że niektóre z nich przytoczę in extenso.

„Nayjaśniejszy Panie!

Gdy była wczora o ballonach konwersacya, zamyśliłem się nad nią i zdaje mi się, że danie dla nich direkcyji wynalazłbym. Supplikuję więc o danie rozkazów tuteyszym Dominikanom, aby zrobili ballonek mały, jak piłkę do grania, na którymby w pokoju W. K. M-ci można uczynić doświadczenie. Łatwo potym będzie wziąść proporcyą od mniej do więcej. Jeżeli się nie uda, et voluisse sat est. Ale jeżeli: (jak mam wielką nadzieję) uda się, upraszałbym naypokorniey y nausilniey, abyś W. K. Mć. tę inwencyą na swoje imię przyjąć raczył; conditio sine qua non".

„Nayjaśniejszy Panie!

O Dominikanie naszym wielkiej nie powziąłem opinii, nigdy on około ballonów nie robił y może nie udałoby się to doświadczenie, które jednak chybićby nie powinno. Całe systema planetarium na takowym gruncie budowane jest. — Ja z tym xiędzem więcej razy widzieć się nie chciałbym, ale W. K. Mć. racz go kazać do siebie zawołać, niech wyzna czy jest w jego zdolności dokonać tego albo nie. Mniemam, iż rychleysza byłaby exekucya, gdybyś W. K. Mć. do Akademii Petersburgskiey o tym napisał z przyłączeniem odrysowaney przyzwoicie figury, a zaś nie wątpię, że w Londynie w 24-godzinach uczynionoby doświadczenie, a w czasie tygodnia jużby tego możono (!) użyć na szkodę albo pożytek ludzkiego rodu".

Bujna fantazja Trembeckiego obiecywała sobie wiele po użyciu balonów w wojnie. Namawiał więc Króla do głębszych doświadczeń w tym względzie.

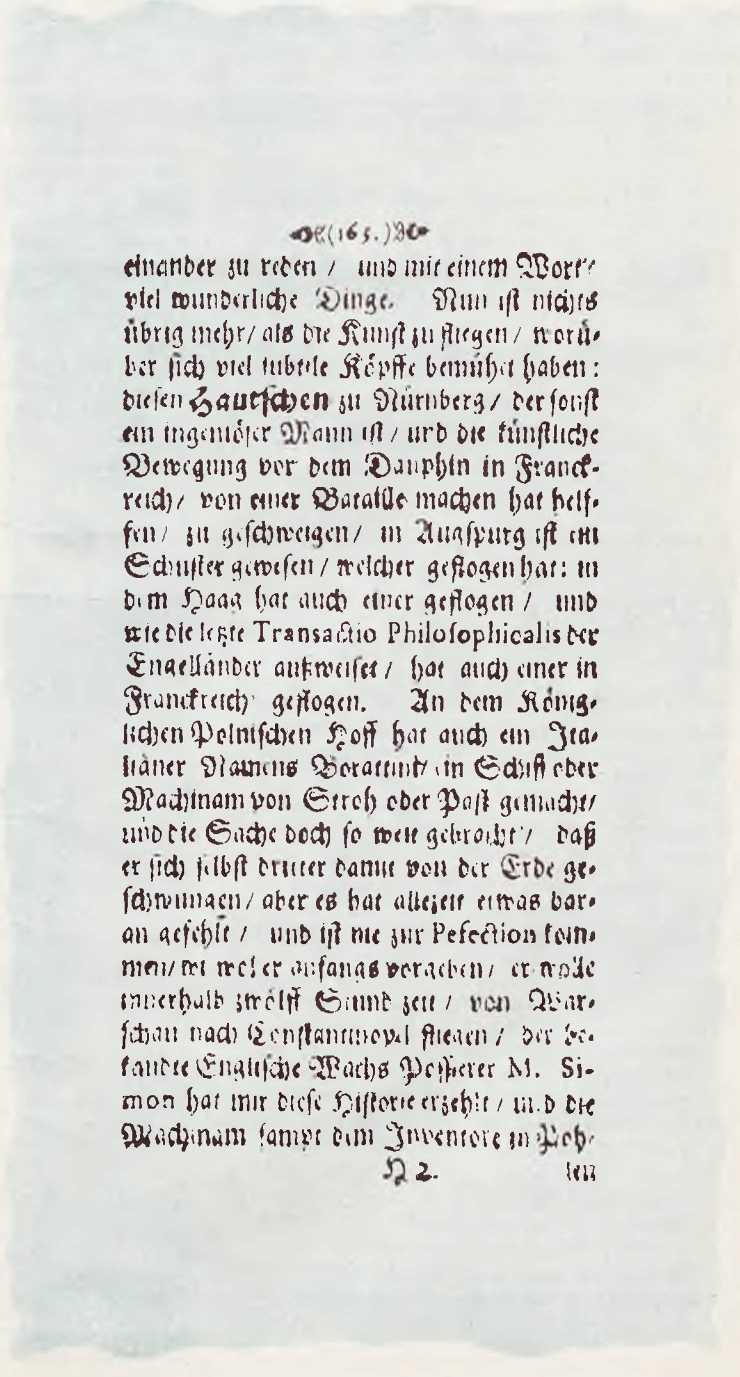
„Nayjaśniejszy Panie!

Moja rychła imaginacya już mi wystawia wychodzącą z Torbay flottę, przy którey liczne krążąc po powietrzu ballony rzucają les feux d'artifice na okręty najezdnicze, niszczą y rozpraszają one, a to wielkie y ważnych konsekwencyj zwycięstwo Anglia winna jest W. K. M-ci. Ale 1-mo trzeba, żeby to było sekretem jedney tylko stronie wiadomym, bo inaczey zginąłby awantaż, 2-do Flotty mogą się potykać w kwietniu, należałoby więc doświadczenie czynić jak nayprędzey, aby był czas y do wydoskonalenia. 3-tio. Dla prędkości niżeli ballon będzie rozkaz W. K. M-ci w tych samych proporcyach zrobić drewnianą budkę, która jeżeli według woli poydzie w gabinecie po stojącey wodzie, tym samym prawem poydzie potym y ballon po powietrzu".

Choć pomysły Trembeckiego nie ziściły się ówcześnie, ciekawy jednak jest obraz tego nadwornego dworaka, głowiącego się wraz z Królem, tak naiwnie a szczerze nad sposobem powietrznego żaglowania.....

A w 150 lat później młodzi polscy aeronauci, protoplaści Piotrowskich, Osińskich, Trembeckich i innych, dyskontują ten zapał i dążenie do wiedzy, zdobywając sobie przodujące stanowisko wśród bardzo starych i doświadczonych aeronautów całego świata.

Marjan Romeyko
mjr. dypl. pilot.


(165.)
einander zu reden / und mit einem Worte
viel wunderliche Dinge. Nun ist nichts
übrig mehr / als die Kunst zu fliegen / worü-
ber sich viel subtile Köpffe bemühet haben:
diesen Hautschen zu Nürnberg / der sonst
ein ingeniöser Mann ist / und die künstliche
Bewegung vor dem Dauphin in Franck-
reich / von einer Bataille machen hat helf-
fen / zu geschweigen / in Augspurg ist ein
Schuster gewesen / welcher geflogen hat: in
dem Haag hat auch einer geflogen / und
wie die letzte Transactio Philosophicalis der
Engelländer aufweiset / hat auch einer in
Franckreich geflogen. An dem König-
lichen Polnischen Hoff hat auch ein Ita-
liäner Namens Burattini ein Schiff oder
Machinam von Stroh oder Past gemacht /
und die Sache doch so weit gebracht / daß
er sich selbst dritter damit von der Erde ge-
schwungen / aber es hat allezeit etwas dar-
an gefehlt / und ist nie zur Pefection kom-
men / wie wol er anfangs vorgeben / er wolle
innerhalb zwölff Stund zeit / von War-
schau nach Constantinopel fliegen / der be-
kandte Englische Wachs Possierer M. Si-
mon hat mir diese Historie erzehlt / und die
Machinam sampt dem Inventore in Poh-
H 2. len

*) W niniejszym artykule autor porusza wyłącznie nieznane — szerokiemu ogółowi — przyczynki w historji aeronautyki polskiej, odsyłając czytelników — co do reszty — do „Księgi Ku Czci Poległych Lotników".

**) Są to t. zw. „Zbiory Popiela". Teczka Nr. 313 tych zbiorów, zakupionych przez Rząd Polski, została przekazana Akademji Literatury, gdzie się obecnie znajduje.

PAŹDZIERNIK 1935

Zebrał W.D.G.

1 1935 r. — **Rozpoczęcie ostatniego w r. b. kursu szybowcowego szkolnego i treningowego w Polichno.**
1935 r. — **Zakończenie w m. Polichno 3-go w b. r. kursu lotów żaglowych (szkolny i treningowy).**
1935 r. — **Początek kursów normalnych (szkolnego, treningowego i wyczynowego) w Bezmiechowej.**

4 1934 r. pil. szyb. Marja Younga zdobyła dwa polskie kobiece rekordy, długotrwałości lotu na szybowcu (6 godz. 15 min. oraz wysokości (770 mtr.).
1930 r. — Katastrofa sterowca angielskiego „R-101".
1935 r. — **Rozpoczęcie w m. Polichno 4-go kursu lotów żaglowych (szkolny, treningowy wyczynowy).**

5 1905 r. — Bracia Wright przelatują na samolocie własnej konstrukcji 39 klm w kole zamkniętem.
1918 r. — ginie śmiercią lotnika w walce powietrznej pionier francuskiego lotnictwa por. Garros.
1934 r. — pil. szyb. Wanda Modlibowska zdobywa polski kobiecy rekord długotrwałości lotu na szybowcu ,osiągając czas 9 godz. 30 min.
1934 r. — pil. szyb. Piotr Mynarski zdobył polski rekord długotrwałości lotu z pasażerami na szybowcu, osiągając czas 9 g. 7 m.
1914 r. — kpt. Lloyd Smith z pasażerami przelatuje etapami z Nowego Yorku do San Francisko (4.300 klm w dwa dni).

6 1924 r. powstaje Komitet Powiatowy LOPP w Dubnie na Wołyniu.

8 1923 r. — został zorganizowany Pomorski Komitet Wojewódzki LOPP w Toruniu.

9 1932 r. — Otwarcie Lotniska w Dębicy, ufundowanego przez LOPP.

11 1933 r. — Sow. lotnik Jewsiejew wyskoczył z samolotu ze spadochronem na wysokości 7.200 mtr., otwierając spadochron na wysokości 150 mtr. nad ziemią.

12 1935 r. — **Otwarcie I-szej Międzynarodowej Wystawy Lotniczej w Medjolanie.**

13 1929 r. — Poświęcenie i otwarcie Szkoły Mechaników LOPP we Lwowie.
1935 W DNIACH OD 13 DO 20 PAŹDZIERNIKA R. B. WŁĄCZNIE ODBĘDZIE SIĘ XII TYDZIEŃ L. O. P. P.

14 1927 r. — francuzi Costes i Le Brix przelecieli Atlantyk z Senegalu do Natalu.

15 1783 r. — Start i lot balonu Pilâtre de Rosier i Girond de Villette.
1918 r. — W dywizji gen. Żeligowskiego na Kubaniu (płd. Rosja) powstał „Polski Oddział Awiacyjny".

16 1922 r. — Rozporządzeniem Rady Ministrów Rzeczypospolitej został ukonstytuowany Komitet Lotnictwa Sportowego.
1933 r. — Lot polskich samolotów myśliwskich z Warszawy do Bukaresztu pod dowództwem gen. pil. L. Rayskiego.

18 1929 r. — Niemiecki samolot - olbrzym „DO-X" odbył lot ze 100 pasażerami.

19 1783 r. — Mongolfier dokonuje pierwszego lotu balonem nad Paryżem.
1927 — W Warszawie organizuje się „Aeroklub Warszawski".
1929 — por. pil. Franciszek Żwirko zdobywa międzynarodowy rekord wysokości na RWD-2 dla samolotów tej kategorji (4.004 mtr.).
1933 — Pierwsze w Polsce ćwiczenia biernej obrony miasta przed napadem lotniczo - gazowym zorganizowane w Wilnie przez LOPP

20 1934 r. — Start w Londynie do Lotu Londyn — Melbourne (Australja), zorganizowanego przez Aeroklub Wielkiej Brytanji, jako wyścig lotniczy (trasa 18,655 klm) z okazji 100-lecia m. Melbourne.

21 1926 r. — Zakończenie rajdu Bałtyckiego pod dowództwem płk. pil. inż. L. Rayskiego. W skład ekipy wchodzili płk. pil. J. Kossowski, por. pil. K. Kuzian i por. pil. A. Cichocki.
1933 r. — Została otwarta regularna codzienna komunikacja lotnicza na szlaku Moskwa — Berlin — Moskwa.

24 1932 r. — Powrót mjr. pil. St. Karpińskiego z wyprawy na płatowcu „Lublin R. XIII" do Bułgarji, Turcji, Iraku, Persji i Afganistanu.
1934 r. — Ang. piloci Scott i Campbell Black na somolocie de Hauilland - Comet zdobyli pierwszą nagrodę w międzynarodowym wyścigu lotniczym Londyn — Melbourne, przebywając odległość 18.655 klm w 70 godzin.

25 1932 r. — P. Marszałkowa Piłsudska z córkami odbyła lot nad Warszawą na płatowcu P. L. L. „Lot".
1933 r. — W Belgji inż. Florin zdobył rekord długotrwałości lotu helikoptera — 9 min. 58 sek.
1924 r. — Amer. pilot Cuddihy zdobywa w Baltimore rekord światowy szybkości dla wodnosamolotów osiągając szybkość 302 klm 684 mtr. na godzinę.

26 1908 r. — Franc. pilot Henry Farman zdobywa w Paryżu światowy rekord szybkości dla samolotów osiągając na godzinę szybkość 50 klm 700 mtr.

27 1928 r. — Zarząd Główny LOPP uchwalił budowę Cywilnej Szkoły Pilotów w Radomiu.
1925 r. — Pilot amer. Doolittle w Baltimore zdobywa rekord światowy szybkości dla wodnosamolotów osiągając szybkość 395 kilometrów na godzinę.

28 1935 r. — **Zakończenie w Szkole Szybowcowej w Bezmiechowej kursów normalnych: szkolnego, treningowego i wyczynowego.**
1935 r. — **Zamknięcie I-ej Międzynarodowej Wystawy Lotniczej w Medjolanie.**

30 1908 r. — Pierwszy podróżny lot na samolocie — odbył go Farman przelatując przestrzeń 27 klm. z Châlons do Reims.

31 1935 r. — **Zakończenie kursów szybowcowych instruktorskich w m. Bezmiechowej.**
1918 r. — Wojska Polskie obejmują w swe posiadanie Lotnisko Rakowieckie w Krakowie od załogi austrjackiej.

REKORDOWY LOT WOLNEGO BALONU SOWIECKIEGO

Dnia 3 września r. b. z lotniska moskiewskiego na balonie o pojemności 2200 m³ wystartowali dwaj sowieccy aeronauci Babykin i Romanow.

Wiatr północno - zachodni unosił balon w kierunku południowo-wschodnim z szybkością 40 — 50 klm/godz.

Po 56 godzinach lotu, dnia 5 września o godz. 17.30, balon wylądował na terenie obwodu Południowo - Kazakstańskiego, w odległości 2300 klm od Moskwy, w linji prostej, i około 300 klm na północny zachód od t. zw. „Głodnego Stepu", Bet - Pak - Dala, obszaru dzikiego i pustynnego. Lądowanie wśród tego stepu nie należałoby do przyjemności, lecz wręcz przeciwnie, mogłoby przez pewien czas stać się przymusowym więzieniem dla pilotów, a to ze względu na brak skomunikowania się z kimkolwiek.

Trasa, nad którą szybował balon była następująca: Moskwa — Murom — Arzamas — Kazań — Ufa — Czelabińsk — Kustanaj i step Południowo-Kazakstański.

Po raz pierwszy w historji lotnictwa balonowego (sowieckiego) — balon przeleciał ponad pasmem gór Uralskich.

T. J.





1

GORDON BENNET

1935 R.

ZAWODNICY W KARYKATURZE

1. por. Wysocki, 2. kpt. Burzyński, 3. kpt. Janusz, 4. p. Tilgenkamp, 5. por. W. Pomaski, 6. p. Demuyter.



2



3



4



5



6

KSIĄŻKI NOWE

„Ogólny kurs lotnictwa cywilnego".

Z ramienia Zarządu Naukowo - Technicznego floty powietrznej ZSRR, a nakładem głównej redakcji literatury lotniczej wydana została w roku bieżącym książka p. t. „Ogólny kurs lotnictwa cywilnego". Jako autorzy, występuje zespół 12 inżynierów i 2 profesorów pod kierownictwem inż. S. J. Korfa. Książka ta zatwierdzoną została przez Zarząd zakładów naukowych Głównego Zarządu Cywilnej Floty Powietrznej w charakterze podręcznika szkolnego. Podręcznik ten, ze względu na treść, uważany jest jako ten, który zawiera całokształt wiedzy potrzebnej dla osiągnięcia t. zw. „awiotechminimum" czyli minimum wiadomości z dziedziny lotnictwa i techniki lotniczej, potrzebnych dla personelu dowódczego cywilnej floty powietrznej. Książka ta napisana bardzo przystępnie ze względu na zadanie jakie ma spełnić, a mianowicie podnieść poziom umysłowy olbrzymich rzesz pracowników fabryk, warsztatów i przedsiębiorstw lotniczych — zgodnie z nakazem Zarządu Głównego floty powietrznej i zainteresowanych Komisarjatów Ludowych. Przy dużej wartości tej książki — jednak w rozdziale omawiającym eksploatację linij powietrznych nie poruszono zasadniczych momentów organizacyjnych, które po reorganizacji Zarządu Głównego Cywilnej floty powietrznej w miesiącu lipcu roku bieżącego były wysunięte, a mianowicie sformowanie terytorjalnych zarządów i oddziałów. Dalej, różne normy techniczne ostatnio uległy pewnym zmianom (chodzi tu np. o czas służby samolotów i silników, odległość pomiędzy niektóremi lotniskami i t. p.).

Poszczególne rozdziały napisane przez różnych autorów nie dają pewnego ogólnego stylu i nie są równe co do swej wartości.

Pomijając jednak usterki powyżej przytoczone, książka ta, w chwili obecnej, z racji swego przeznaczenia i braku jednostajnego typu podręcznika oraz sprawy racjonalnego szkolenia i doskonalenia kadr pracowników lotnictwa — przedstawia dużą wartość.

Treść stanowi 18 rozdziałów:

I. — Krótki rzut na rozwój historyczny lotnictwa.
II. — Komunikacje lotnicze.
III. — Aparaty lotnicze.
IV. — Elementy aerodynamiki.
V. — Elementy dynamiki lotu samolotu
VI. — Samoloty i ich konstrukcje.
VII. — Silniki lotnicze.
VIII. — Balony i sterowce.
IX. — Linje powietrzne.
X. — Porty lotnicze.
XI. — Urządzenia portów lotniczych.
XII. — Urządzenia świetlne na linjach lotniczych.
XIII. — Łączność w cywilnej flocie powietrznej.
XIV. — Służba aerometeorologiczna.
XV. — Aeronawigacyjna służba na statkach powietrznych.
XVI. — Eksploatacja linij powietrznych.
XVII. — Zastosowanie lotnictwa.
XVIII. — Perspektywy rozwoju pospiesznego transportu powietrznego.

OD REDAKCJI

Z powodu późnego przybycia zawodników polskich do Warszawy, wrażenia z zawodów „Gordon-Bennett" naszych uczestników podamy w następnych numerach.

Redakcja rękopisów nie zwraca.

Warunki prenumeraty w kraju: *rocznie* 10 zł., *półrocznie* 5 zł., *kwartalnie* 2 zł. 50 gr.

Zagranicą rocznie: 9 fr. szw., *półrocznie* 4½ fr. szw. — *Konto czekowe P. K. O. Nr. 7.860.*

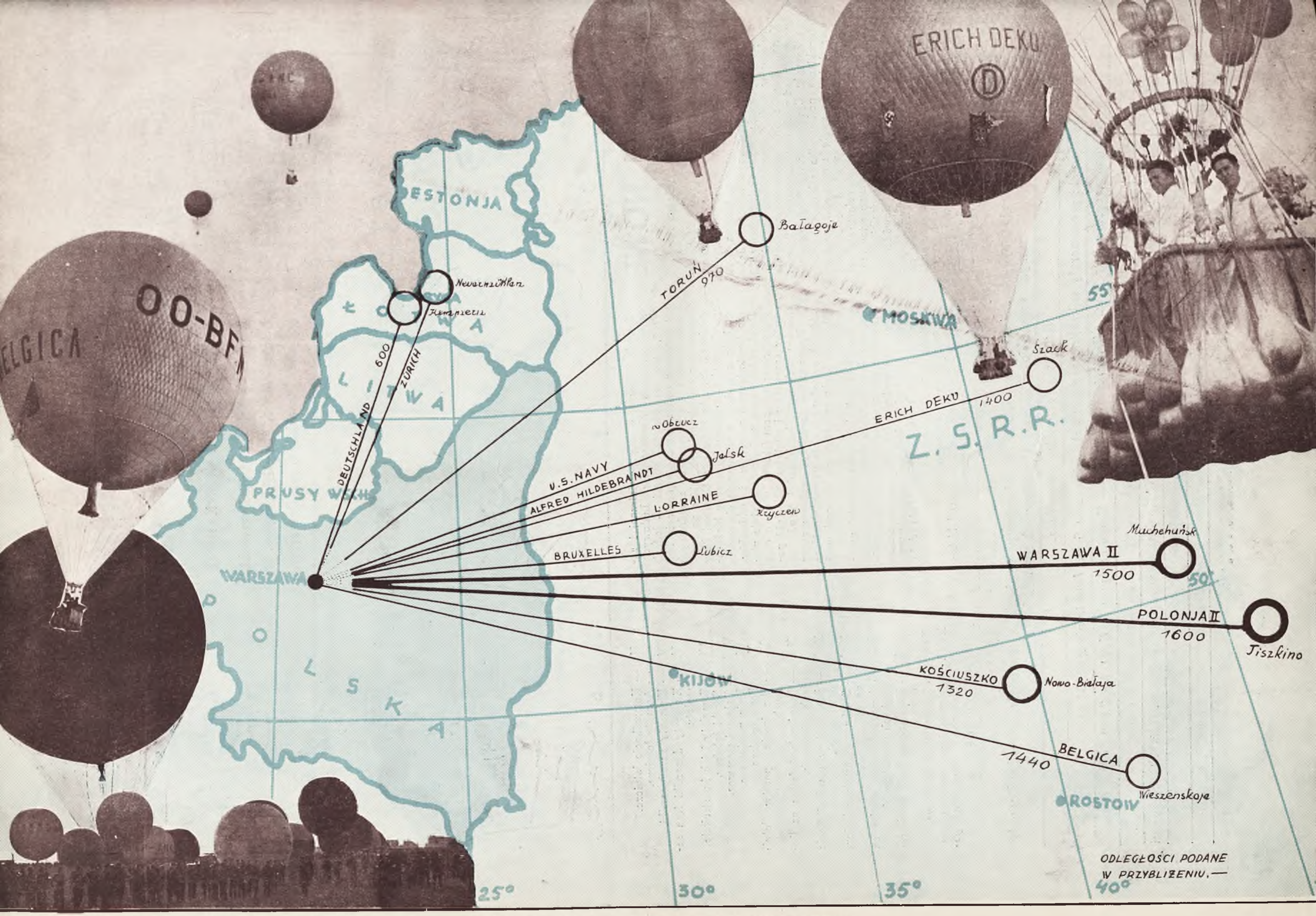
Ceny ogłoszeń: Okł. Cała Strona 1.000 zł., ½ str. 500 zł., ¼ str. 300 zł. Barwa o 30% drożej.

Komitet Redakcyjny: Przewod. mjr. pil. A. Wojtyga. Czł. płk. inż. K. Moniuszko, mjr. pil. F. Haberek, inż. St. Krasuski

Redaktor: Juljusz Baykowski.

Wydawca: Zarz. Gł. L. O. P. P. *Red. i adm.: Warszawa, Wierzbowa 9, tel. 2-66-88.* *Konto P. K. O. 7.860.*

Sp. Akc. Zakł. Graf. „Drukarnia Polska", Warszawa, Szpitalna 12, w dzierżawie Spółki Wydawniczej Czasopism, Sp. z o. o.



Trasa lotu balonów wolnych w zawodach „Gordon-Bennett".